POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr 2 | WARSZAWA, LUTY 1938 ROKU | ROK V



Minęło osiemnaście lat

Czas jest jak rzeka, która przed naszymi oczami płynie i płynie, jakby poczynająca się gdzieś w nieskończoności i w nieskończoność odchodząca. I tak jak rzeka, która albo rwie nurtem, rzeźbiąc brzeg, — zmienia oblicze tego co istnieje, zapełnia życiem pustki, lub też jak rzeka przepływająca w spokoju, nic nie zmienia.

Stajemy czasem w osłupieniu wobec tego co w danym okresie czasu się stało. Bo czas jest jedynie miarą tego, co my działamy. Z jakimż zdumieniem, a jednocześnie radością stajemy wszyscy — wobec całego naszego dzieła morskiego, jakie dokonało się naszymi rękami w tak krótkim okresie czasu, jaki przepłynął. Bo to tylko osiemnaście lat upływa jak gospodarujemy nad naszym morzem.

Właśnie 10 lutego przypada rocznica, gdy osiemnaście lat temu wojsko polskie objęło w posiadanie brzeg morski. Mały to brzeg, bo zaledwie 140 km — i pusty był. Fale jeno wtedy, w ten dzień tłukły się o jałowy brzeg — i mewy skrzydlate w tej pustce pokrzykiwały. Ale myśmy sobie wtedy, patrząc na daleki morski widnokrąg, powiedzieli, że to będzie nasze okno na świat, nasza brama, przez którą będziemy swoje bogactwa wywozić w świat. Ale łatwiej jest powiedzieć, a trudniej wykonać tembardziej gdy się nie wie jak się do tego wykonania zabrać.

A skąd my mieliśmy wiedzieć jak się taką morską bramę wykorzystuje, gdy nigdy narodem morskim nie byliśmy. Niektórzy to nawet powiadali, że to tylko kłopot będzie z tym morzem. Bo to brama — zawszeć brama — ktoś niepożądany wejść łatwo będzie mógł.

Znalazło się jednak dużo takich co to powiedzieli: musimy coś nad tym morzem i na morzu zrobić. Oczywiście kto chce osiągnąć z morza korzyści musi mieć statki i wysyłać je do innych portów z towarami musi mieć własny doskonały port. I tutaj zaczęła się trudność. Towarzystwa okrętowe powstawały, kupując statki, które znów szybko należało sprzedawać gdyż nie dawały dochodu, lecz przynosiły straty, lub wreszcie same owe statki nie nadawały się do użytku. Tak trwało kilka lat. Dużo było dobrych chęci, zapału, ale jakoś nic z tego nie wyszło. Ci, co to od początku z niedowierzaniem i nieufnością na morze patrzyli, złośliwie się tylko uśmiechali, mówiąc: „Albo to nam do morza. Skąd my, ludzie od roli".

I okazało się, że ci niedowiarkowie pomylili się, bo właśnie my jak chcemy potrafimy być nie tylko od roli, ale i od morza.

Oto w roku 1926 zaczął się gwałtowny ruch nad morzem Ministrem Przemysłu i Handlu został wtedy obecny Vice-Premier inż. Eugeniusz Kwiatkowski. Zabrał się energicznie do dzieła. Powiedział: „Gdy chcemy wyjść ze swoimy statkami na dalekie morza, musimy przede wszystkim zbudować port.

Toteż zaczęły bez przerwy pochylać się olbrzymie kafary, wbijające potężne słupy, pracować pogłębiarki, zaczęły postukiwać kielnie mularskie; w oczach prawie wyrastały nabrzeża kamienne, baseny, domy nowe i wspaniałe.

Wreszcie przyszły pierwsze statki, które rozpoczęły pionierską pracę. Trudny był początek pracy naszych statków, początek naszego handlu morskiego. Polska wchodziła do rodziny narodów morskich, jako państwo nowe, nieznane. A w międzynarodowych stosunkach handlowych olbrzymią rolę odgrywa zaufanie, które zdobywać można tylko przez stałą współpracę. Toteż tworzące się w Gdyni nowe firmy handlowe, maklerskie nie mało musiały włożyć wysiłku, by zdobyć to zaufanie u obcych.

Dzisiaj już niektóre z tych firm mają nawiązane stosunki z całym prawie światem, ze wszystkimi największymi ośrodkami handlu morskiego. Cieszą się u obcych wielkim zaufaniem, co bodaj jest najistotnlejszą formą morskiej współpracy międzynarodowej.

Jednocześnie z wysiłkiem poszczególnych firm gdyńskich, nawiązujących kontakty z kupcami zagranicznymi, zwiększająca się z roku na rok liczba statków wchodziła na nowe szlaki morskie. Powstawały coraz to nowe połączenia okrętowe, zorganizowane zostały do szeregu portów regularne linie okrętowe.

Gdynia stawała się coraz bardziej przedmiotem zainteresowania, sentymentu i podziwu całego narodu. Bo to wszystko co się dziać poczęło u brzegów nieobjętego morza miało swoisty czar młodości, uderzało jakimś szczególnie mocnym pulsem.

Wieść o budującym się nowym porcie polskim przenikała coraz silniej do świadomości ludzi lądu, skąd ciągnęły rzesze ludzi w nadziei zarobku. Ale morze o ile z jednej strony roztacza przed człowiekiem wielkie obietnice, to z drugiej wymaga trudu i wytrwałości. Są to cechy nie tylko pracy na statkach, na morzu, ale również w życiu portowym.

Toteż nie dla wszystkich przybywających do Gdyni, a legitymujących się tylko kartą bezrobocia znalazła się tutaj praca. I obok wspaniałych domów, gdzieś na krańcach miasta powstawały nędzne lepianki. Jest to zupełnie normalne w wypadkach, gdy otwierające się wielkie możliwości pracy skupiają wielkie zbiorowiska ludzi. Lecz powodzenie należy tutaj tyl-

ko do dzielnych i wytrwałych. Słabi odpadają. To samo działo się i dzieje do dziś w Gdyni.

Ale to są sprawy, które niezmiennie towarzyszą wszelkim tego rodzaju zjawiskom: narodzinom nowych miast, tworzeniu się nowych ludzkich osiedli. Najważniejszy jest tutaj fakt, że na tym ongiś pustkowiu nadmorskim wyrosło miasto, które w chwili obecnej liczy już przeszło 114 tysięcy mieszkańców. Liczba ta do pewnego stopnia pozwala zorientować się jaką olbrzymią masę ludzką wprzągł do pracy nasz teren nadmorski.

Przy każdej uroczystej rocznicy morskiej, wyliczamy to wszystko, co składa się na nasz wielki morski dorobek. Jest to już doprawdy spora ilość tych przeróżnych faktów. I tym razem nie potrzeba ich wyliczać. Są one już bardzo znane, bliskie. Głośno o nich w centralnych częściach Polski i w najdalszych nawet krańcach. Mówi się już dużo o polskich statkach, o ich podróżach, o wielkich obrotach handlowych portu. Raduje wszystkich każdy nowy wynik naszej morskiej pracy, nowy rekord. Bo tam w tej Gdyni wiecznie ustanawiają się nowe rekordy pracy. Jeszcze nie utrwalił się dobrze w pamięci jakiś znamienny fakt, o tym, że tyle a tyle tam w danym okresie czasu przeładowano, że tyle a tyle statków weszło, a już w najbliższym okresie czasu okazuje się, że to wszystko nic wobec nowej jakiejś imponującej liczby. Oto powtarzaliśmy z dumą ogólną liczbę zeszłorocznych obrotów handlowych, a już liczba przeszło 16 milionów ton towaru przeładowanego w obydwu naszych portach, mówi o nowym polskim sukcesie.

Ale gdyby ktoś myśląc o tym dużym rezultacie naszej pracy na morzu, twierdził, że to dzieło jest już całkowicie skończone, ten się myli.

Mimo ogromu dokonanego dzieła, istnieje jeszcze ogrom prac, które należy dokonać. Dotychczasowy okres naszej morskiej pracy, aczkolwiek tak obfity w dodatnie wyniki jest pewnego rodzaju egzaminem naszych morskich uzdolnień.

Egzamin zdaliśmy nadspodziewanie dobrze i trzeba się zabrać do stałej, codziennej pracy, do wykorzystania tego doświadczenia, jakie w okresie owej nauki zdobyliśmy.

Bo ani port nie jest skończony, ani statków nie mamy dosyć, ani nie wykorzystaliśmy jeszcze szeregu możliwości, które przysporzyć nam mogą bogactwa. A najważniejsze, że mimo, iż tak wiele już na morzu dokonaliśmy, nie mamy jeszcze tego powszechnego zrozumienia: czym jest naprawdę wolny dostęp do morza.

To wszystko, co dokonane zostało należy zawdzięczać raczej pewnej, nielicznej grupie ludzi.

Przeciętny obywatel — nie zawsze orientuje się w najbardziej prostych, elementarnych sprawach morskich. Istnieją wprawdzie entuzjaści, którzy nieustannie szerzą znajomość tych spraw, ale to również grupa nieliczna. Faktem, który niezbicie to potwierdza jest choćby ilość członków Ligi Morskiej i Kolonialnej. Liczba członków tej organizacji wyraża się cyfrą około 650.000 osób, co jest znikomą ilością w stosunku do państwa, które ma około 34 miliony ludności.

Toteż spoglądając z dumą na dokonane morskie dzieło — musimy jasno sobie w osiemnastą rocznicę uprzytomnić, że jednym z najważniejszych celów w tej akcji morskiej jest by nie było w Polsce człowieka, któryby w sposób właściwy nie rozumiał tych rozlicznych dobrodziejstw, jakich doświadcza naród posiadający wolny dostęp do morza.

Sprawa powszechnej znajomości morza w społeczeństwie polskim jest niejako koniecznością, wypływającą z dalszego okresu naszej pracy. Dotychczasowy bowiem rezultat osiągnięty został dzięki przede wszystkim wysiłkom Rządu. Obecnie jest najwyższy czas, gdy pierwsze trudności zostały pokonane, gdy wytknięte zostały drogi, aby do czynnego udziału w tej pracy wszedł obywatel z własnym kapitałem, inicjatywą. Słowa, jakie rzucił na zjeździe kupiectwa w Bydgoszczy Min. E. Kwiatkowski, że musimy tworzyć w Polsce specjalny typ kupca morskiego, należy uważać za jedno z najważniejszych potrzeb bieżącego dnia.

Należy pamiętać, że najwspanialszy, najlepiej rozwijający się port zamrze, jeśli nie będzie miał oparcia o ląd czyli tak zw. zaplecze. A zaplecze stanowią nie tylko bogactwa naturalne lądu, produkty ludzkiej pracy, lecz w pierwszym rzędzie świadomość powszechna tych spraw wśród ludzi lądu. I to właśnie po osiemnastu latach naszego morskiego gospodarowania zarysowuje się, jako rzecz najważniejsza.

Należy jednak ufnie patrzeć w przyszłość. Wszelkie znaki na niebie i ziemi mówią o tym, że czas i w tym względzie przyniesie nam zasadnicze zmiany, tym bardziej, że wyłom już został zrobiony.

Ostatnio spuszczony został na wodę okręt podwodny O. R. P. „Orzeł", budowany ze składek na FOM, czyli z pieniędzy całego społeczeństwa. Ten właśnie fakt rzuca jasny promień światła na ową sprawę, dowodzi, że sentyment społeczeństwa do morza przeradza się w najbardziej oczywisty wyraz obywatelskiego obowiązku, płynącego nie z nakazu, lecz z własnej woli. I to pozwala nam wierzyć, że sprawa morska w Polsce staje się coraz bardziej powszechna.

A to co dokonaliśmy — daje pełną gwarancję, że w tym dalszym programie naszych prac — to co zamierzamy osiągniemy.

Marynarka Wojenna obchodzi swe święto

10 luty, dzień objęcia przez Polskę wybrzeża morskiego słusznie został wybrany przez naszą Marynarkę Wojenną jako jej święto. W dniu tym bowiem, w r. 1920, już od przeszło roku organizująca się nasza morska siła zbrojna otrzymała teren, na którym miała się stać gwarantką naszej wolności morskiej.

Gdy odrodzona Polska, kierowana mocną dłonią Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, zaczęła stawiać swe pierwsze samodzielne kroki — geniusz, który przyświecał Marszałkowi w tworzeniu podwalin państwa nie pozwalał mu zapomnieć o żadnej dziedzinie życia państwowego.

Oto wśród zawieruchy wojennej, tworząc przede wszystkim polską siłę zbrojną, która miała zagwarantować z takim trudem zdobytą Niepodległość, aczkolwiek nie mieliśmy jeszcze dostępu do morza, Marszałek przewiduje, że dostęp ten będziemy mieli, a dla tego musimy być na jego przyjęcie przygotowani. Rezultatem tych przewidywań stał się historyczny dekret:

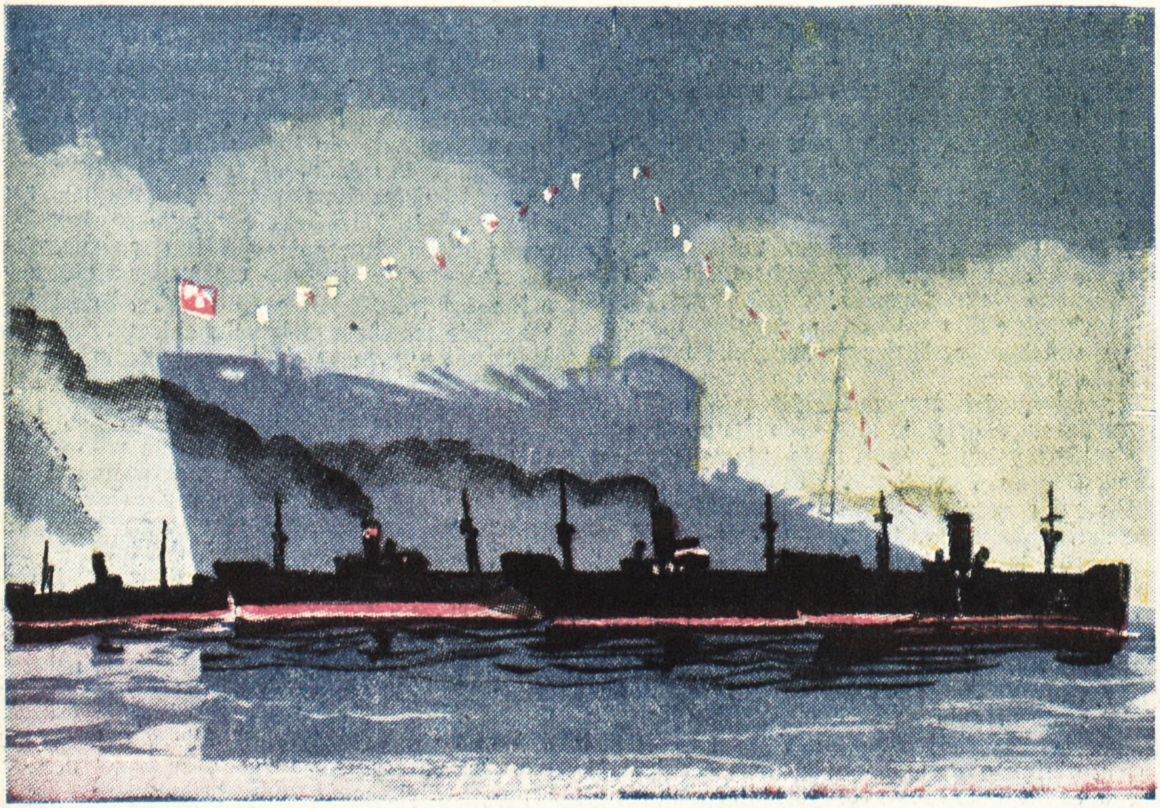
„Z dniem 28 listopada 1918 roku rozkazuję utworzyć Marynarkę Polską".

Za jak doniosłą sprawę uważał Marszałek stworzenie siły zbrojnej na morzu świadczy fakt, że dekret ten został wydany na siedemnasty dzień po Jego powrocie z Magdeburga.

Zadanie było wielkie i trudne. Po zaborcach nie pozostało w tej dziedzinie nic. Trzeba było wszystko budować od podstaw. Mimo to w początku następnego roku Marynarka Wojenna bierze udział w odparciu najeźdźcy wschodniego na wodach Prypeci i Dniepru, nieco później walczy obok żołnierza na lądzie, wreszcie w najgroźniejszych chwilach inwazji na wodach Wisły.

Aż oto w dniu 10 lutego 1920 roku następuje doniosły akt objęcia przez Polskę wybrzeża morskiego. Spiętrzyły się wówczas przed Marynarką nowe, właściwe jej, obowiązki, lecz nie zaskoczyły jej, była już na to przygotowana.

Dziś Polska Marynarka Wojenna może już wykazać się sporym dorobkiem, a rozwój jej nie



napotyka już na takie trudności, jakie pokonywano w pierwszych latach jej rozbudowy.

Nasza flota liczy dziś dwadzieścia okrętów w służbie i cztery okręty w budowie oraz kilka statków portowych. Prócz tego kilkanaście okrętów większych i kilkadziesiąt mniejszych liczy Flotylla Rzeczna. Do czołowych naszych okrętów należą: nowe kontrtorpedowce „Grom", „Błyskawica" o wyporności ponad 2200 ton każdy. Kontrtorpedowce — „Wicher" i „Burza", dobrze wszystkim już znane, wypierające po 1540 ton; łodzie podwodne: „Wilk", „Żbik" i „Ryś" po 980 do 1250 ton oraz „Orzeł" i „Sęp"— budujące się w Holandii, (Pierwszy z tych okrętów — „Orzeł" budujący się z połączonych funduszów zebranych ze składek społeczeństwa na F. O. M. zorganizowany przez LMK. oraz wojska na „Łódź podwodną im. Marszałka Piłsudskiego — w dniu 15 stycznia został spuszczony na wodę, drugi jest jeszcze na pochylni), wreszcie stawiacz min „Gryf" budujący się we Francji, również w najbliższym czasie będzie wcielony w skład floty. Dalszy skład floty stanowią: trzy torpedowce — „Mazur", „Kujawiak" i „Podhalanin"; dwie kanonierki - - „Komendant Piłsudski" i „Generał Haller"; cztery trawlery — „Czajka", „Jaskółka", „Mewa" i „Rybitwa" oraz pięć okrętów pomocniczych i kilka statków portowych.

Wszystkiego razem jest tego oczywiście bardzo nie wiele, dużo jeszcze musimy zrobić, by flota nasza stanęła na wysokości, wymaganej przez mocarstwowe stanowisko Polski, nasz handel zamorski i nasze położenie polityczne — mimo to byłoby niesprawiedliwością twierdzić, że w dziedzinie obrony morza nie upczyniono w Polsce nic. Przeciwnie — mamy już doskonale wyszkolony personel, niezgorszy zaczątek floty bojowej, składającej się z okrętów najbardziej nowoczesnych i w swych typach najsilniejszych na Bałtyku, stworzyliśmy obronę wybrzeża, zorganizowaliśmy lotnictwo morskie. A wszystko to stworzono w latach najcięższych dla państwa.

A mimo wszystko musimy sobie uświadomić, że jeszcze dużo mamy do odrobienia, bowiem do stworzenia pełnowartościowej floty, która zagwarantuje nam swobodę komunikacji morskiej, bezpieczeństwo granic morskich i należne miejsce w rozgrywkach politycznych, pozostało jeszcze wiele.

A polityka dzisiejsza nie jest już polityką poszczególnych krajów — lecz polityką światową. Wszystkie kwestie zahaczają się wzajem o siebie i wiążą się ze sobą — to też Polska, jeśli będzie nadal słabą na morzu, będzie również słabą w rozstrzyganiu wszelkich wielkich zagadnień polityki światowej, bowiem jeszcze bardzo długo ludzkość będzie się liczyła z tym, który będzie miał za sobą rozwarte paszcze dział.

Dlatego też musimy przyzwyczaić się do myśli o morzu, do konieczności stworzenia silnej floty wojennej, składającej się z okrętów, które staną się postrachem dla każdego, który zechce zaatakować Rzeczpospolitą, czy to przy zielonym stole rozgrywek politycznych, czy też w obrębie jej granic.

I oto dziś w dniu Święta Marynarki Wojennej, kiedy serca nasze przepełnione są radością, że oto jesteśmy narodem morskim, posiadającym już dziś niezgorszą flotę handlową, piękny nowoczesny port i małą jeszcze lecz wybitnie nowoczesną flotę wojenną musimy zastanowić się nad tym, co jeszcze brakuje do doprowadzenia naszej morskiej siły zbrojnej do stanu, którego wymaga obrona naszego kraju, a następnie dążmy do wyrównania braków, bo tylko wówczas będziemy spokojni o swe losy i trwały pokój, kiedy będziemy pewni, że do wojny jesteśmy przygotowani.

O. Żukowski



Okręt podwodny „Orzeł"

Dnia 15 stycznia b. r. o godz. 13.30 w stoczni „De Schelde" w Vlissingen w Holandii odbyła się uroczystość spuszczenia na wodę nowego polskiego okrętu podwodnego im. Marszałka J. Piłsudskiego, któremu nadano nazwę „Orzeł".

Nowa ta jednostka, która powiększy w jesieni b. r. dywizjon łodzi podwodnych naszej Marynarki Wojennej, składającej się z trzech jednostek: „Ryś", „Żbik" i „Wilk", zbudowana została całkowicie ze składek społeczeństwa i armii, gromadzonych w ciągu trzech i pół lat przez Ligę Morską i Kolonialną pod nazwą Fundusz Obrony Morskiej. Koszt jej wynosi 8.200.000 zł., z czego zebrano wśród społeczeństwa ponad 6 milionów złotych, resztę zaś wśród oficerskiej i podoficerskiej kadry zawodowej armii i floty. Uzbrojenie nowego okrętu zostanie dokonane z sum budżetowych Kierownictwa Marynarki Wojennej.

Nowy okręt podwodny rozmiarami swymi oraz zasięgiem działania jest większy od pozostałych polskich łodzi podwodnych. Długość jego wynosi 84 metry, szerokość 6,7 m., wysokość 6,35 m. Wyporność 1110 ton. Załoga „Orła" liczyć będzie 50 ludzi.

Uroczystość wodowania i chrztu odbyła się w obecności Posła R. P. Babińskiego, szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej kontradmirała J. Świrskiego, który reprezentował Ministra Spraw Wojskowych, przedstawicieli władz Ligi Morskiej i Kolonialnej z Prezesem Zarządu Głównego gen. St. Kwaśniewskim na czele, przedstawicieli Rządu Holandii i admiralicji holenderskiej, reprezentantów władz miejskich, zarządu stoczni z prezesem p. Smitem, oraz tłumami licznie zgromadzonej publiczności. Przybyli również na tę podniosłą uroczystość polscy harcerze z Limburgii, prowincii Holandii.

O godz. 13-ej, żona Protektora LMK i Przewodniczącego Funduszu Obrony Morskiej gen. broni K. Sosnkowskiego, pani generałowa Sosnkowska, jako chrzestna matka okrętu podwodnego, rozbiła o dziób jego tradycyjną butelkę szampana. W tym momencie orkiestra holenderskiej marynarki wojennej odegrała polski hymn narodowy a następnie holenderski.

Na wieżyczce okrętu załopotała bandera wojenna Rzeczypospolitej Polskiej. Wśród gromkich okrzyków zgromadzonych licznie uczestników uroczystości, okręt „Orzeł" spłynął na wodę.

Po uroczystości odbyło się w hotelu „Britania" śniadanie, wydane przez zarząd stoczni, na którym wygłoszono szereg przemówień, zarówno ze strony władz holenderskich jak i polskich.

Prezes Ligi, gen. Kwaśniewski podkreślił w swym przemówieniu, że wiele może zdziałać zbiorowa, zgodna wola społeczeństwa, czego wymownym dowodem jest „Orzeł". Kontradmirał Świrski stwierdził, że nowy ten piękny okręt ma służyć nie agresji, lecz obronie słusznych interesów Polski na morzu, które dawniej tak bardzo zaniedbane, naród polski zaczyna dziś coraz lepiej rozumieć, dając temu najrealniejszy wyraz swoją ofiarnością na cele rozbudowy floty wojennej.

Na zakończenie zabrał głos wielki przyjaciel Polski, b. minister obrony narodowej Holandii, dr. Deckers, który podkreślił, że Polska z zasługującą na podziw i szacunek energią dąży do zapewnienia sobie dobrobytu i powszechnego pokoju.

Uroczystość została skończona — lecz prace na okręcie podwodnym trwać będą jeszcze kilka miesięcy, nim zostanie wcielony on do Floty. Montowane teraz będą urządzenia wewnętrzne, uzbrojenie, oraz dokonywane próby.

„Orzeł" na wodach polskich pojawi się dopiero w jesieni b. r.

Nie skończona została jednak zbiórka na FOM.

„Orzeł" wydatnie zwiększy naszą flotę, lecz daleko jeszcze jest do takiej jej liczebności, jakiej interesy Polski na morzu i obrona jej wybrzeży wymagają.

Dalszym etapem ofiarności społecznej jest zbiórka funduszów na ścigacze. Już jest ona rozpoczęta. Już rozpoczął się szlachetny wyścig ofiarności we wszystkich Okręgach.

Niechaj nikogo z nas w akcji tej nie zabraknie. Okręt podwodny „Orzeł" niech będzie nam teraz już tylko bodźcem do dalszych wysiłków, tak pożytecznych dla państwa, tak chlubnie o jego społeczeństwie świadczących.

B. M.

Handel idzie za banderą

W roku 1920 nie było jej wcale. W następnych kilku latach istniały jakieś nieśmiałe poczynania — brak było przecież doświadczenia, pieniędzy i własnego portu — jako podstawy działań. Stara zakłamana gadka — „może Polak nie wiedzieć co morze gdy pilnie orze“ — jeszcze powtarzana była w społeczeństwie. Na ludzi zaczynających pracę nad stworzeniem polskiej żeglugi morskiej, patrzano jak na łagodnych wariatów. Mówiono, że pieniądze przez nich wydawane dla morza, są raczej rzucane wprost... do wody.

I rzeczywiście, pierwsze lata zdawały się potwierdzać to mniemanie.

Toteż do roku 1927 polska marynarka handlowa przedstawiała się bardzo skromnie.

Ale port w Gdyni rósł tymczasem — statki obce zawijały doń coraz liczniej. Pieniądz polski odpływał na zapłatę za obce frachty. Towar polski trafiał zagranicę tylko za obcym pośrednictwem, pod obcą banderą, nieraz tak zamaskowany, że nawet odbiorca nie wiedział skąd pochodzi. Mogliśmy wywozić i przyjmować tylko to, co leżało w interesie obcych kupców... Sami — nie posiadając statków — nie mieliśmy prawa głosu.

A więc — skoro obywatele nie mogli dać rady, tedy, jak zwykle w Polsce, musiał dopomóc Rząd. I z pomocą Rządu powstało towarzystwo „Żegluga Polska“, które w roku 1927 rozporządzało już dwoma parowcami pasażerskimi — „Gdynią“ i „Gdańskiem“, oraz pięcioma węglowcami — „Kraków“, „Katowice“, „Poznań“, „Toruń“, „Wilno“. Niebawem przybyły jeszcze pasażerskie przybrzeżne „Wanda“ i „Jadwiga“ oraz towarowe „Wisła“ i „Niemen“. A dziś „Żegluga Polska“ liczy ponadto parowce towarowo-pasażerskie „Śląsk“ i „Cieszyn“, „Chorzów“, „Puck“, „Hel“, „Tczew“, motorowce „Lewant“ i „Lechistan“ i flotyllę holowników. Statki te krążą po wszystkich morzach Europy, zachodząc aż do Turcji, Palestyny i Egiptu.

Wnet później powstało „Polsko Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe“, rozporządzające wówczas czterema statkami, z których dziś jeszcze jedna tylko „Warszawa“ kursuje między Polską a Francją. Wzamian jednak przybyły zupełnie nowe parowce „Lublin“, „Lwów“ i „Lech“. Kursują one między Gdynią a Anglią, wożąc tam nasze jaja, masło, szynki i słoninę, na które Anglicy są ponoć bardzo łakomi. Z powrotem zaś wożą maszyny, drobnicę i inne zamorskie produkty.

Nie na tym koniec. Handel węglem polskim do krajów europejskich tak się rozszerzył, że niebawem zorganizowało się „Polsko Skandynawskie Towarzystwo Transportowe“, którego wszystkie większe statki noszą nazwę „Robur“, z dodaniem numeru porządkowego. Statków tych jest cztery, a prócz tego osiem przybrzeżnych i ostatnio nowy statek do bunkrowania węgla.

Wreszcie w r. 1930 — rzecz najważniejsza — bandera polska już regularnie zaczęła przebywać Atlantyk. „Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe“ otworzyło regularną linię Gdynia — Kopenhaga — Halifax — Nowy Jork, wielkimi parowcami pasażerskimi — „Polonia“, „Kościuszko“, „Pułaski“. W latach ubiegłych przybyły tu jeszcze większe, nowoczesne komfortowe motorowce „Piłsudski“ i „Batory“. Dwa inne podobne i dwa mniejsze są w budowie. Statki linii Gdynia — Ameryka krążą dziś już nie tylko na szlaku pierwotnym do Nowego Jorku, ale obsługują regularnie ruch między Gdynią a Południową Ameryką — Brazylią i Argentyną, kursują z rumuńskiego portu Konstanza do Konstantynopola, Grecji i Palestyny, wożą bawełnę z Zatoki Meksykańskiej do Gdyni. Ruch tak się wzmaga, że w oczekiwaniu na nowobudujące się statki, trzeba było na razie wynająć cztery zagranicą.

Jak przedstawia się bilans dziesięciu lat polskiej żeglugi morskiej, pokazują najlepiej poniższe proste cyfry:

W roku 1922 było trzy statki o pojemności brutto 5300 ton.

W roku 1927 (początek istnienia Żeglugi Polskiej) 32 statki i 15.000 ton.

W roku 1937 96 statków o pojemności łącznej 98.000 ton.

W roku bieżącym przewiduje się do 122 statków i około 150.000 ton.

Do liczby tej należą: żaglowiec szkolny „Dar Pomorza“, który opłynął już świat dookoła, oraz flotyla dalekomorskich kutrów rybackich — 20 statków — która wypływa na połowy aż poza Bałtyk i przywozi nam świeże ryby morskie, będące doskonałym pożywieniem. Za ryby te trzeba było dawniej płacić drogo obcym pośrednikom.

Tedy widzimy, że polska praca na morzu nie jest bajką ani próbą o wątpliwym wyniku. Jest natomiast wielką sprawą, obchodzącą żywo cały naród, bo stąd tylko dobrobyt przyjść do nas może. Handel idzie za banderą, a bogactwo za handlem morskim.

Polskie statki na szlakach handlowych świata, to łatwość zbytu dla polskiego rolnika czy rzemieślnika, to praca dla robotnika, to zysk dla kupca, to zapowiedź lepszego jutra, to imię Polski rozsławione po świecie — to potęga państwa i dobrobyt obywateli.

J. G.

Żagle na saniach



Żeglarstwo uprawiać można nietylko w lecie, ale i w zimie. Jest to żeglarstwo lodowe.

Sport ten mało jest dotąd u nas rozpowszechniony. Do chwili obecnej żeglarstwo lodowe uprawiane jest u nas jedynie na Zatoce Puckiej oraz na jeziorach: Charzykowskim (Pomorze), Augustowskim (Suwalszczyzna) i Narocz (Wileńszczyzna). Zaznaczyć przy tym należy, że sport ten uprawiany jest u nas przez stosunkowo nieliczne grono osób i organizacyj, ponieważ szerszemu ogółowi jest on mało albo całkowicie nieznany.

Żeglarstwo na lodzie powstało przed m. w. 50 laty na terenie państw bałtyckich (obecna Łotwa, potem kraje skandynawskie ze Szwecją na czele). Początkowo ślizgi lodowe były budowane bardzo prymitywnie. Z reguły stosowano do ich napędu żagli pożyczonych z łodzi. Pomimo znacznej powierzchni stosowanych wówczas żagli od 40 do 70 m kw. osiągane szybkości nie przekraczały 70 km/godz. Stopniowo, wskutek olbrzymiego postępu wiedzy o poruszaniu się w powietrzu (aerodynamice), dzięki szybkiemu rozwojowi lotnictwa, ślizgi lodowe ulegały ulepszeniom. Z roku na rok udawało się zwiększać osiągane szybkości przy równoczesnym zmniejszeniu powierzchni żagli, których powierzchnie zawierają się obecnie w granicach 10 — 25 m kw.

Wszystkie prawie kraje posiadające odpowiednie ku temu warunki, przyjęły tę nową formę sportu żeglarskiego. Dziś żeglarstwo lodowe uprawiane jest nie tylko w państwach północnych Europy, lecz także i to w bardzo dużym stopniu uprawiane jest również w Kanadzie i w Stanach Zjednoczonych A. P.

Jeżeli chodzi o budowę ślizgu lodowego, to konstrukcja jego nie uległa większej zmianie od chwili powstania tego sportu. Zostały jedynie udoskonalone poszczególne jego części, głównie płozy i żagle. Ogólnie przyjęto budować ślizgi lodowe w ten sposób, że kadłub (z kształtu przypominający nieco kajak) ustawiony jest w m. w. jednej trzeciej swojej długości na t.zw. płozownicy (desce poprzecznej o m. w. 5 — 6 m. rozpiętości), do której przymocowane są 2 płozy stalowe (o dług. m. w. 1 m). Płozy te ustawione są w kierunku równoległym do osi wzdłużnej kadłuba. Z tyłu kadłub opiera się o 3-ą płozę zwaną sterową, którą przy pomocy rumpla lub koła sterowego możemy obracać wskutek czego kadłub zatacza łuk podobnie, jak to ma miejsce w żaglówce wodnej przy wychyleniu pióra sterowego z osi wzdłużnej łodzi.

Ślizg lodowy w stosunku do żaglówki wodnej jest niejako żaglowcem doskonałym. Składa się na to cały szereg przyczyn, z których zasadnicze są następujące:

1) Łatwość posuwania się po tafli lodowej ze względu na bardzo mały opór czołowy płóz, gdy w żaglówce wodnej jest zawsze stosunkowo znaczny.

2) Brak uślizgu bocznego, ponieważ płozy opierają się o twardą powierzchnię lodu, gdy żaglówka wodna posiada prawie zawsze duży uślizg boczny (t.zw. dryf), wskutek małej gęstości wody.

3) Ślizg lodowy porusza się całkowicie w jednym ośrodku, jakim jest powietrze, gdy żaglówki wodne czerpiąc siły napędowe z powietrza (wiatr) muszą pokonywać opór ośrodka gęstszego jakim jest woda, w której niejako grzęzną swymi kadłubami.

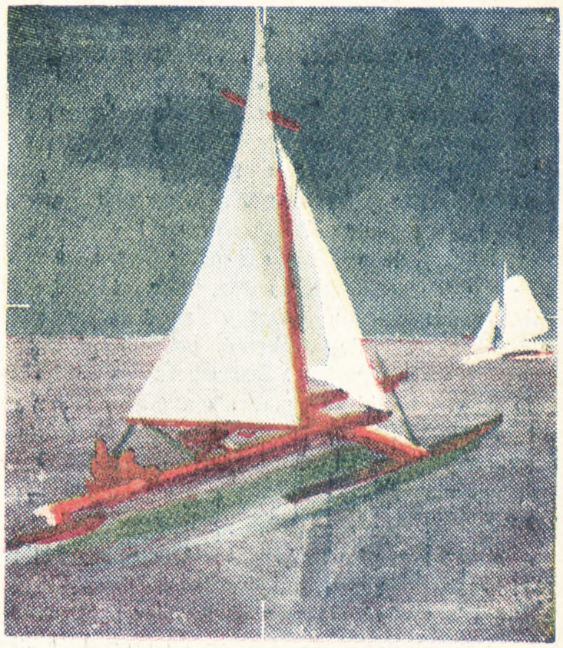
Wszystkie powyższe zalety ślizgu lodowego oraz wiele jeszcze innych, wypływających z naukowych uzasadnień, stwarzają możność bardzo szybkiego jego poruszania się, co daje specjalne emocje, stawiając sport ten na najwyższym poziomie. Wystarczy nadmienić, że rekord szybkości osiągnięty w Stanach Zjednoczonych A. P. w roku ubiegłym wynosi dla ślizgu lodowego 180 km/godz. Nawet na dość prymitywnie zbudowanym ślizgu udało się osiągnąć u nas na jeziorze Narocz szybkość dochodzącą do 135 km/godz. Ciekawy jest przy tym

fakt, dający się w zupełności uzasadnić naukowo, że ślizg lodowy może poruszać się w pewnych warunkach kilkakrotnie szybciej od wiatru, z króego czerpie swą siłę napędową.

Nie ulega wątpliwości, że upowszechnienie się żeglarstwa lodowego nastąpi u nas z czasem. Mamy ku temu wszelkie warunki tak terenowe, jak i klimatyczne. Chodzi jednak o to, aby sport ten został spopularyzowany u nas możliwie szybko ze względu na jego duże wartości, jakie oddać może nie tylko w znaczeniu podnoszenia kultury fizycznej naszej młodzieży, że przede wszystkim z uwagi na jego ważną rolę jako czynnika wychowawczego mas młodzieżowych.

Dla obecnych ciężkich warunków ekonomicznych nie bez znaczenia pozostaje fakt, że amatorska budowa ślizgu (z wyjątkiem płóz) nie przedstawia większych trudności, a koszty budowy są znacznie niższe niż dla żaglówek wodnych i mogą być zawarte w granicach od 200 do 700 zł.

Uprawianie tego sportu daje nie tylko dużo przyjemności, lecz jest jednocześnie pewnego rodzaju zaprawą żeglarską.



Morski gość

Wieczorowy mrok wraz z płachtą, lecącego z niskich ołowianych chmur śniegu, otulać zaczyna, leżącą wśród nadbużańskich borów wieś Porębę. Tu i owdzie zaczynają wybłyskiwać w oknach światełka. Najjaśniej błyszczą okna w chacie Andrzeja Skowrona, położonej w środku wsi. Co chwila z chaty wybiega ktoś na drogę nasłuchuje, czy nie zabrzęczy dzwonek nadjeżdżających sań — a potem z buchającymi przez otwarte drzwi chaty kłębami pary wraca do ciepłej izby.

— Co to u Skowronów — pyta jeden z dwu parobczaków, którzy idąc na przedstawienie w szkole, przechodzą wedle chałupy Skowrona.

— Nie wiesz? Czekają na Janka. Przedwczoraj jeszcze przysłał depesze z Gdyni, żeby przysłali po niego konie — bo przyjeżdża na urlop.

— Szczęśliwy ten Janek — westchnął pierwszy — pływa sobie na morzu, widzi tyle ciekawych krajów i ludzi — a moja najdalsza podróż to była w tym roku, gdym płynął na orylce z drzewem z Wiśniewa do Nowego Dworu. Hej, żeby tak raz popłynąć z Warszawy Wisłą do morza i zobaczyć jak wygląda ta Polska nad morzem!

A w chacie stary Skowron może więcej od reszty domowników niepokoi się o syna, ale stara się tego nie okazywać po sobie.

— Bo żeby broń Boże jakiego wypadku... konie młode i płochliwe, a ten parobek taki nieuważny.

— Wieczór już, a ich jeszcze nie ma — frasuje się gospodyni, krzątając się pracowicie koło dymiących garnków na kominie.

Tylko Jadzia i Wanda 15 i 16-letnie siostry Janka gwarzą wesoło i chichocą beztrosko, przygotowując w sekrecie jakieś podarunki dla ulubionego braciszka.

— Czy aby przyjedzie — troszczyła się dalej gospodyni — może mu co wypadło inaczej.

— Ech, co ty tam mówisz, stara, na pewno jadą, tylko nie śpieszno, bo oszczędzają koni — uspokajał Skowron.

— Ja, już jadąc ze szkoły do domu na ferie świąteczne, miałam przeczucie, że spotkamy Janka i rzeczywiście, mówiłam to mamie rano — tego dnia — co to wieczorem — pamięta mama, listonosz przyniósł depeszę od Janka — wtrąciła Jadzia.

— A mnie wczorajszej nocy śnił się Janek, że stał jako kapitan, wspaniałego białego okrętu, na mostku kapitańskim i miał tyle złotych galonów na rękawach kurtki, iż ich w żaden sposób policzyć nie mogłam — marzyła głośno Wandzia

— Wieczorem przyszła depesza, wieczorem przyjedzie Janek — zadecydował filozoficznie stary Skowron.

Ledwie skończył te słowa, zaskrzypiały głośno otwierane wrota, zabrzęczały dzwonki sań i psy zaczęły naszczekiwać radośnie na podwórku. Wszyscy porwali się z miejsc by biec na powitanie, lecz w tej chwili otwarły się gwałtownie drzwi i wpadł jak burza Janek. Zaczęły się uściski, całusy i powitania — wszyscy mówili naraz, upojeni radością spotkania. Za Jankiem ukazały się jego walizki, z których zaczęły się wynurzać podarunki: ciepłe filcowe buty dla ojca, jedwabna wzorzysta chusteczka dla matki, teczki skórzane dla młodych siostrzyczek i wspaniały szwedzki pistolet strzelający ogniem, służący do zapalania gazu — a teraz bezcenny dar dla 12-letniego Józia — niesłychanie dumnego z tego niespodziewanego uzbrojenia.

— Musicie prędko zjeść coś ciepłego, przeziębliście, mówiła gospodyni, nakrywając do stołu.

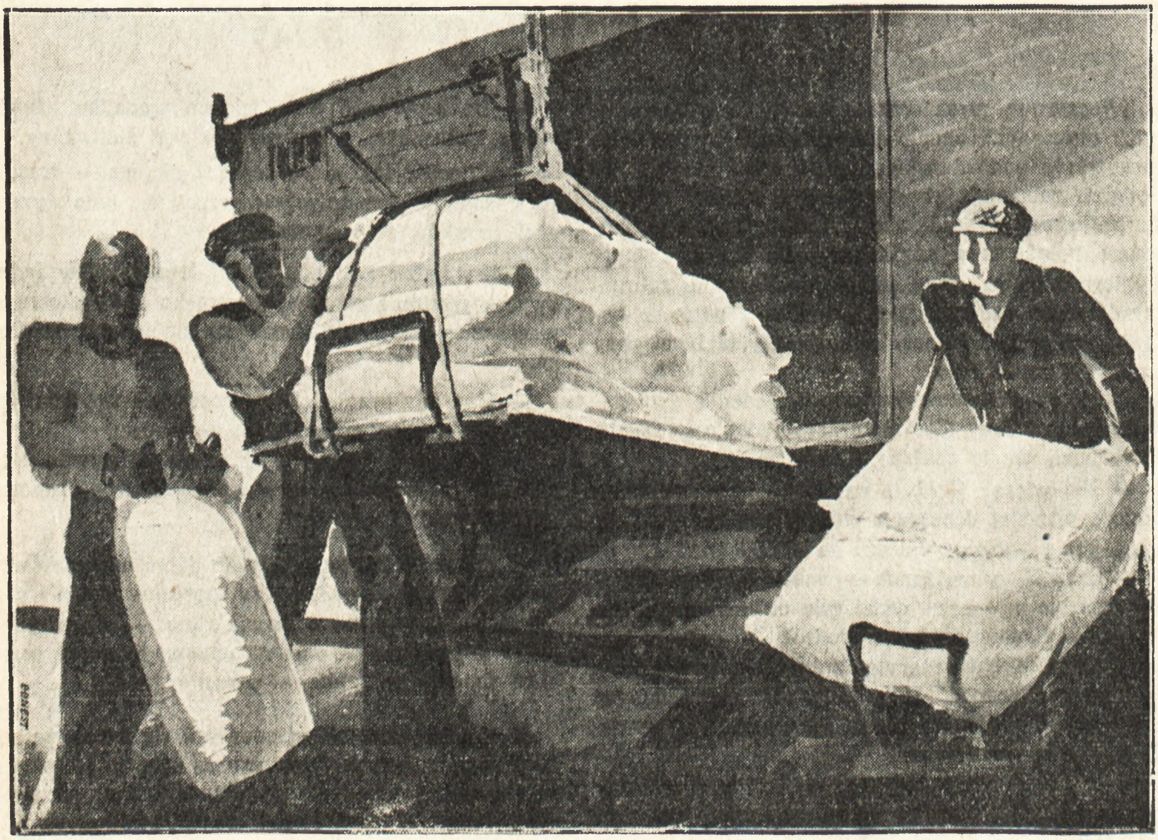
Och, jak smakowała ta wieczerza pod słomianą strzechą domu rodzicielskiego, — po długiej kilkodniowej podróży, zakończonej przeszło trzydziestokilometrową sanną w wietrzny, mroźny dzień.

Po wieczerzy zaszło do chaty Skowrona kilku sąsiadów, ciekawi tego, co też opowie i jak teraz wygląda ten pierwszy z ich wsi człowiek, który wyszedł od nich do miasta do szkół, od bydła wprost, jako młody chłopak — a teraz pływał jako oficer po morzu.

Spozierali na niego z pewnym zażenowaniem i po trochu zazdrościli mu eleganckiego wyglądu i ubrania. Janek ogarnął ich spojrzeniem swych siwych źrenic i powiedział:

— Cóż chcecie żebym Wam mówił o sobie — dużo jest do opowiadania. Jak wiecie, co Wam pewnie mój ojciec opowiadał, pływałem kilka lat po morzu, jako oficer, po skończeniu Szkoły Morskiej. Potem pojechałem do Anglii, gdzie uczyłem się budowy okrętów. Byłem tam pół roku, a ostatnio pół roku spędziłem w Szwecji też przy budowie okrętów. — Ze wszystkich widzianych krajów najbardziej podobała mi się właśnie Szwecja — tam ludzie umieją pracować i żyć kulturalnie i do nas Polaków i do Polski, jako wielkiego państwa, mają prawdziwy szacunek.

— Ty chyba jeden z naszego chłopskiego stanu



wybiłeś sie na taki stopień na morzu? — zapytał siedzący dotychczas w milczeniu, stary Skrzekała.

— No, nie, odrzekł z uśmiechem Janek — wstąpiło nas do Szkoły Morskiej 5-ciu pochodzących ze wsi a do dyplomu też doszliśmy wszyscy, choć po drodze 50 procent z tych co wstąpili, na pierwszy rok odpadło. Synowie wsi wytrwali, ani jeden nie został w tyle.

— Well, (dobrze) — potwierdził stary Sówka, sąsiad najbliższy Skowronów ,chłop bywały, co kilka lat obijał się po świecie, był w Ameryce i chętnie lubił się popisać jakimś angielskim słowem, jeśli mógł znaleźć takich, co je rozumieli.

— Dobrze tobie Janek, że ojciec cię tak wyuczył — stękał Skowyra — ale gdzie nam o tym marzyć, dzieci dużo, a te zagony coraz są węższe, jak się je tak dzieli.

— Bo też nie zagonem ciągle się dzielić, ale do miasta na naukę iść powinny dzieci — replikował twardo Janek.

— I, bo tam nauka dużo pomoże — mówił z niedowierzaniem młody Piękosz — weźcie choćby Gwizdałowego syna, chodził kilka lat do gimnazjum, mówią nawet, że je skończył, a teraz u ojca w domu na łaskawym chlebie siedzi, bo nigdzie zajęcia znaleźć nie może.

— Tak, tak — powiedział Janek — toteż ja swoim siostrom Jadzi i Wandzi, powiedziałem, że tylko w tym wypadku im pomogę, gdy pójdą do zawodowej szkoły handlowej, choć one koniecznie chciały do gimnazjum, bo to lżej i weselej, zabaw więcej. Nieprawdaż dziewczęta? — uśmiechnął się do sióstr. Ale, ale, jak tam cenzurki — przypomniał sobie, pokażcie no.

— Na szczęście bez dwójek, choć to ogromnie dużo pracy w tej „handlówce" — jęknęły dziewczęta i pobiegły do drugiego pokoju szukać w szufladzie cenzurek.

A w międzyczasie Janek prowadził rzecz dalej.

— Na wsi, to ja wiem, jest wam coraz ciaśniej, trzeba waszym dzieciom kończyć szkoły — na wyższe nie ma pieniędzy, więc niech kończą niższe i średnie, niech się uczą różnych fachów i osiadają w mieście i pracują, a my po morskich szlakach będziemy rozwozić i sprzedawać to, co wy i oni wypracują.

Mały sześcioletni bąk Postułki, który z pomiędzy ojcowskich kolan, z pod wielkiej spadającej mu na uszy czapy zachwyconym spojrzeniem wodził za Jankiem — wparł nie koniecznie czysty nosek w rękaw tatowej sukmany i z całym dziecięcym przekonaniem powiedział:

— Tato, ja jak dorosnę to też pójdę na morze.

— Pójdziesz, pójdziesz, zostaniesz marynarzem — potwierdził ojciec.

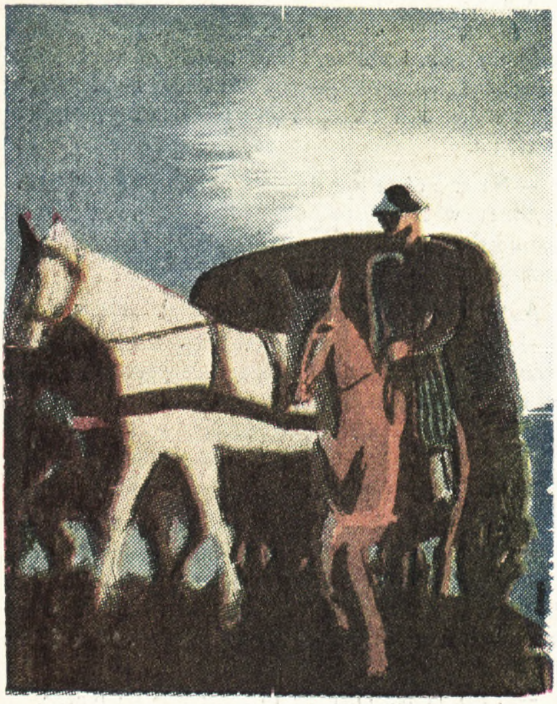
Feliks Trojan

Czy potrzebne są kolonie

A. — Kolonie?... Owszem, czytuję o tym często. Wiem, że musimy domagać się kolonii, wiem że musimy mieć posiadłości zamorskie, ale nie bardzo rozumiem po co i dlaczego... Bo przecież mamy tu w kraju jeszcze sporo pracy — dużo spraw jest jeszcze nieuregulowanych — robotnik zarabia mało, wieśniak też, trzeba więc wpierw pomyśleć o tych rzeczach, a potem dopiero można będzie mówić o koloniach, o ile ta sprawa w ogóle nie jest mrzonką. Nie, ja nie przeczę, że kolonie mogą być dobre i korzystne dla bogatych i zasobnych państw, jak Anglia, Francja i Holandia, ale dla nas, co dopiero od dwudziestu lat żyjemy własnym życiem państwowym, co uczymy się dopiero żyć, kolonie, położone gdzieś o tysiące mil od kraju i wymagające kapitałów, których i tak nie mamy za wiele, byłyby tylko nowym i zbytecznym ciężarem, którego lepiej uniknąć zawczasu.

O, gdy Polska osiągnie dobrobyt, gdy będzie bogata i zasobna jak inne kraje zachodu, to wtedy można będzie o tym pomyśleć, ale teraz lepiej będzie jeśli całą naszą uwagę zwrócimy na nasze sprawy wewnętrzne — jakby to robotnikowi dać pracę a wieśniakowi zarobek, bo w danej chwili to jest najważniejsze. Bez tego Polska nigdy dobrobytu nie osiągnie.

B. — Owszem, w zupełności zgadzam się z tobą. Nie tylko Polska, ale i żaden kraj nie osiągnie dobrobytu jeśli jego robotnik będzie chodził bez pracy, a wieśniak nie będzie mógł sprzedać płodów swojej ziemi, albo będzie musiał sprzedawać je za bezcen. Bo dobrobyt kraju — to jego produkcja. Im więcej rzeczy produkuje (wyrabia) robotnik, im więcej płodów rolnych zbierze i sprzedaje rolnik, tym bogatszy jest kraj, tym zasobniejsza jego ludność. Lecz produkcję, czyli pracę trzeba stworzyć. A pracę w nowoczesnym państwie tworzy się przez budowę dużych zakładów przemysłowych, fabryk i warsztatów, w których znajdują zatrudnienie rzesze robotników — tysiące, setki tysięcy, miliony — tych samych robotników, którzy za zarobione pieniądze kupują rzeczy i przedmioty wykonane w innych fabrykach krajowych przez innych robotników polaków i płody rolne od wieśniaka, który ze swej strony



za otrzymane ze sprzedaży pieniądze nabywa w mieście rzeczy do domowego użytku, również wykonane w fabrykach krajowych przez polskiego robotnika i tym samym daje mu możność pracy i zarobku. Jest to jakby zamknięte koło. Wszyscy zarabiają i wszyscy kupują, i jak to zwykle bywa im więcej zarabiają, tym więcej rzeczy kupują.

Dlatego też wszystkie kraje uprzemysłowione (t.j. tam gdzie jest dużo fabryk) jak Anglia, Francja, Belgia i Stany Zjednoczone są bogate i ludność ich jest naogół zamożna, natomiast kraje rolnicze, w których jest mało fabryk i zakładów przemysłowych są zwykle biedne i ludność ich jest naogół uboga.

A. — Dobrze, zgadzam sie z tym. Ale, co u licha, to ma wspólnego z koloniami.

B. — Bardzo wiele. Otóż nie wiem czy słyszałeś o tym, że wszystkie te bogate i uprzemysłowione kraje mają ziemie kolonialne. Anglia zdobyła je pierwsza. Potem Francja poszła w jej ślady — zdobywając sobie posiadłości zamorskie. Potem Belgia, Holandia i inne państwa. Od czasu zdobycia tych posiadłości zamorskich zaczyna sie rozkwit tych państw, zaczyna się ich dobrobyt. Wszystkie te kraje czerpią bowiem ze swoich posiadłości zamorskich surowce, niezbędne do wyrobu różnorodnych rzeczy i przedmiotów w ich fabrykach, w których zatrudniają rzesze swoich obywateli, dając im w ten sposób pracę i zarobek.

A. — No tak. Ale czyż surowce znajdują się jedynie w koloniach?

B. — Nie, nie tylko. Ale surowce kolonialne, nawet przy obecnym, skromnym stanie naszego przemysłu stanowią olbrzymią pozycję w naszym imporcie. Dość powiedzieć, że w r. 1928 sprowadziliśmy ich za 771.000.000 złotych, co stanowiło 30 proc. całego importu; w roku zaś 1935 import surowców kolonialnych wzrósł o jeszcze 8 proc., czyli stanowił 38 proc. ogółu wwozu do Polski; t. j. przeszło trzecią jego część.

A. — No więc świetnie. Możemy surowce kolonialne sprowadzać nadal w ten sam sposób, kupując je u państw, które mają kolonie. Przecież to chyba lepiej się opłaci, niż lokowanie kapitałów gdzieś hen za morzem, wysyłanie urzędników do kolonii, stwarzanie nowej administracji kolonialnej, szkolenie ludzi i t. d. i t. d.

B. — Otóż właśnie, że nie. Na krótką metę może to i lepiej się opłaci, ale przecież musimy liczyć się z tym, że Polska będzie istnieć nie dzesięć nie dwadzieścia lat, lecz wieki całe. Musimy iść naprzód aby nie stać w miejscu. Jak dotąd nie tylko przepłacamy zagranicy za surowce kolonialne, ale mamy również olbrzymie trudności w ich zdobyciu, co ze swej strony tamuje rozwój naszego przemysłu i jest przyczyną bezrobocia.

A. — Jakież to trudności?

B. — Zaraz ci wytłumaczę. Otóż jeśli która z naszych fabryk chce sprowadzić dla siebie surowiec z zagranicy, to musi zapłacić zań albo pieniędzmi jego kraju skąd ten surowiec sprowadza. lub też walutą innego obcego państwa, bo w złotych zań płacić nie może. Ażeby zdobyć walutę zagraniczna, Polska wywozi swoje towary do innych państw. Lecz jeśli chodzi o nasze towary to konkurencja na międzynarodowym rynku jest olbrzymia; jeśli zaś chodzi o surowce kolonialne to te są prawie, że poza konkurencją. — Dlaczego? Dlatego, że takie państwa jak Anglia, Francja i inne, będące w posiadaniu posiadłości zamorskich, mają monopole na wiele surowców kolonialnych. Otóż jak widzisz podział jest niesprawiedliwy. Za surowce kolonialne płacimy tyle, ile od nas żądają, my zaś, z powodu silnej konkurencji, musimy sprzedawać swoje produkty za bezcen. Czy wiesz dlaczego nasz cukier idzie do Anglii za grosze, a my za ten sam cukier musimy płacić złotówkę? Dlatego właśnie, że musimy zdobyć obce waluty, ażeby za te obce waluty sprowadzić drogi surowiec z zagranicy dla naszych fabryk. Kto dopłaca za to? Ano my wszyscy — i ja, i ty i każdy obywatel. Innymi słowy my, Polacy, musimy dopłacać a inne państwa przez to się bogacą.

A. — Nie wiedziałem o tym.

B. — Poza tym to jeszcze nie wszystko. Bo te właśnie trudności są powodem dla którego przemysł

nasz nie może ruszyć z miejsca. Ażeby budować nowe fabryki, trzeba fabrykom tym zapewnić przede wszystkim dopływ surowca, który przetwarzałyby na produkt gotowy. Ponieważ surowców tych jest brak, i ponieważ są one drogie, nie można tych nowych fabryk budować, a tym samym nie można również i zatrudnić ludzi, którzy w innych warunkach w fabrykach tych znaleźliby pracę i zarobek.

A. — Jakież więc jest wyjście?

B. — Są dwie drogi. Kraj nasz najbardziej przeludniony w Europie, musi znaleźć sposób na zatrudnienie ludności, która w obecnych warunkach pracy znaleźć nie może.

Jedna droga — to emigracja do krajów obcych, na dużą skalę. Lecz emigracja to wynaradawianie naszej ludności, to osłabianie sił żywotnych kraju; któż go będzie budował i kto będzie bronił w razie potrzeby. Nie jest to więc droga dobra i tylko ostateczna konieczność zmusza nas do tego.

Drugie wyjście i najlepsze wyjście — to zatrudnienie bezrobotnej ludności wewnątrz kraju. Lecz do tego jak już mówiłem potrzebne są nowe warsztaty pracy, nowe fabryki, nowe zakłady przemysłowe. Czy możemy je budować masowo w obecnych warunkach? Nie. Dlaczego? Dlatego, że nie mamy dostatecznej ilości surowców, które mogłyby te fabryki zasilić. Jak więc zdobyć te surowce, tak dla nas niezbędne? Zdobyć je możemy jedynie przez stałe podkreślanie naszych praw do kolonii, przez wspólne, nieustępliwe i nieugięte stanowisko, że my, najbardziej przeludniony kraj w Europie, o największym przyroście naturalnym, nie dla kaprysu lecz siłą palącej konieczności musimy mieć tereny kolonialne, ponieważ one, jako źródła niezbędnych surowców, dopomogą nam do uprzemysłowienia kraju i zatrudnienia tysięcznych rzesz ludzi, żądnych pracy i zarobku, lecz w obecnej chwili skazanych na nędzę w swej własnej ojczyźnie.

L. C.



Kolonista przy pracy

Z ŻYCIA KÓŁ SZKOLNYCH

Staraniem Kół Szkolnych LMK w Nowym Sączu odbędzie się w dniach 14—24 kwietnia 1938 r. „Wielka Wystawa Morska i Kolonialna". Na wystawę składać się będzie 11 działów (kolonialny, historyczny, turystyki rzecznej i morskiej, marynarki handlowej, marynarki wojennej, dział surowcowy, literatury i sztuki morskiej, propagandy, Gdynia, Gdańsk). — Wystawa będzie otwarta w salach gimnazjum kupieckiego.

Popieramy inicjatywę komitetu Wystawowego Kół Szkolnych LMK w Nowym Sączu i w imieniu Organizatorów Wystawy, zwracamy się z prośbą o poparcie wystawy przez wypożyczenie eksponatów, (modele, obrazy, mapy, pocztówki, wykresy, książki, zbiory, okazy itp.). — Eksponaty mają być ubezpieczone; komitet wystawowy zwraca koszty przesyłki i opakowania. —

Zgłoszenia uczestnictwa należy kierować do dnia 28. II. br. na ręce kierownika wystawy, prof. Janusza Czełczyńskiego w Nowym Sączu, Gimnazjum Kupieckie, a eksponaty powinny być nadesłane do dnia 2. IV. br. —

*

Wszystkich, którzy chcieliby, aby ich sprawozdania były umieszczane w naszych wydawnictwach, „Gazetce Morskiej" i „Polsce na Morzu", zachęcamy do przesyłania nam częstych i licznych sprawozdań. — Ciekawi jesteśmy bardzo jak różnorodną jest wasza praca w dziedzinie zagadnień morsko - kolonialnych; może wasze zajęcia znajdą chętnych naśladowców w innych kołach, a może my wyciągniemy wskazówki do pracy w pewnych dziedzinach. — N. p. zasługuje na podkreślenie akcja koła przy Szkole Powszechnej św. Mikołaja w Krakowie, na Pomoc Zimową. — Członkowie Koła zorganizowali zbiórkę starego żelaza, która przyniosła 1655 kg żelaza. — Piszcie więc dużo. — A może który z uczestników kursu ideologiczno- organizacyjnego LMK, który odbywał się w tych dniach w Warszawie , prześle nam swoje wrażenia; chętnie umieścimy je w naszym sprawozdaniu. Gdy chodzi o wspomniany kurs, to mimo panujących silnych mrozów zgromadził imponującą liczbę około 400 uczestników. Była to wspaniała manifestacja młodzieży szkolnej.

W porównaniu z kursem zeszłorocznym liczba uczestników podwoiła się, przy czym należy podkreślić, że młodzież z ogromnym zainteresowaniem brała udział w zjeździe, zaznaczając tym zrozumienie dla zagadnień morsko - kolonialnych. — Organizując kurs, mieliśmy na uwadze przede wszystkim zaznajomienie młodzieży z ideologią LMK i programem pracy w kołach szkolnych, organizację obozów i wycieczek wodnych, i modelarstwem tak chętnie i masowo uprawianym przez młodzież; kilkaset modeli tekturowych okrętów, przeznaczonych w celach propagandowych, rozebrali uczestnicy kursu w przeciągu kilku godzin. — W części informacyjnej zaznajomiono uczestników z dorobkiem Polski na morzu, z problemem kolonialnym, Polonią zagraniczną, marynarką wojenną.

Wyjątkowo licznie były reprezentowane województwa południowe i wschodnie; nie odstraszyły tej młodzieży ani mrozy wyjątkowo dokuczliwe, ani odległość kilkuset kilometrowa od miejsca zjazdu. Było to dla nas dowodem, że młodzież nie będąca w bezpośrednim kontakcie z wybrzeżem naszym interesuje się morzem, że łaknie wiedzy o nim, i że rozumie wagę znaczenia dostępu do morza. —

Jeszcze kilka długich miesięcy dzieli nas od sezonu wycieczkowego, a już b. wiele kół zapowiada i przygotowuje się do zorganizowania wycieczek nad morze. Do zapoczątkowania zbiórki funduszu wycieczkowego posłużyły urządzone przez Koło przy Szkole Powszechnej w Wołdawie „Andrzejki"; nie wielką kwotę zebrano ale z drobnych składek nagromadzi się wystarczająca ilość gotówki celem wysłania kilku choćby uczestników nad morze, którzyby po powrocie z wycieczki podzielili się z kolegami — wrażeniami. —

Jan Voelkel, uczeń klasy VII b. w Szkole w Lesznie podzielił się z nami trudnościami, jakie sprawiło mu złożenie modelu okrętu. — Poszczególne części modelu musiał najpierw z nadzwyczajną dokładnością przerysować na tekturę a następnie powycinać. Przy zlepianiu niektóre części po kilkanaście razy odklejały się, inne znowu zlepiały się krzywo, co wymagało wielkiej cierpliwości. Największą trudność sprawiało wygięcie przodu. W końcu jednakże trud wynagrodzony został pomyślnym wynikiem i model sprawnie spełnił swoje zadanie. — Otóż jak to przy dobrych chęciach, wielkiej cierpliwości i wytrwałości można model ładnie wykonać. —

*

Sekcja Szkolna Obwodu Płockiego LMK zorganizowała akcję propagandy idei morskiej na terenie powiatu płockiego, wysyłając do 40 szkół powszechnych bieżące numery „Polski na morzu" i inne materiały propagandowe. Niestety b. nieliczne koła zareagowały na ten apel, wobec czego Sekcja Szkolna LMK w Płocku zwraca się za naszym pośrednictwem do Szkół powszechnych pow. płockiego i młodzieży pozaszkolnej, otrzymującej pisemko „Polska na morzu" i inne materiały, aby po zapoznaniu się z nimi napisały do Sekcji Młodzieży LMK o swej pracy, załączając swe uwagi na temat materiału oraz związane z tym dezyderaty. — Gorąco popieramy myśl ściślejszego kontaktu młodzieży kół szkolnych.

*

Wszystkim Kołom, które przesłały nam wraz z opłatkiem życzenia świąteczne i noworoczne serdecznie dziękujemy, i życzymy, aby praca w kołach w bieżącym roku była jeszcze bardziej owocną, aby coraz to nowe koła ogarnęły swą organizacją całą Polskę a przede wszystkim, aby praca Wasza szła w kierunku polskiej idei morskiej i kolonialnej. —

Z kraju i ze świata

Rekordowe wyniki pracy portu gdyńskiego. Jak wynika z ostatnich obliczeń, ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego za r. 1937 wyniosły 9.147.270.9 ton. Jest to cyfra obrotów rekordowa nie tylko dla Gdyni, ale i dla innych portów bałtyckich, z których żaden nie osiągnął dotychczas tak wysokiej, bo przekraczającej 9 milionów ton, liczby obrotów rocznych.

Z Sejmu. Na obecnej sesji budżetowej Sejmu poza zwykłymi pracami nad preliminarzem budżetowym Państwa, załatwiane są różne projekty ustaw gospodarczych i społecznych o dużym nieraz znaczeniu. Ponadto, jak zwykle, duże zainteresowanie budzą oświadczenia poszczególnych ministrów w związku z omawianiem budżetu ich resortów. W dniu 10 stycznia w Komisji Spraw Zagranicznych Sejmu dłuższe przemówienie wygłosił min. Beck. Pan minister stwierdził, że polska polityka zagraniczna ma własne, niezależne tory. Dużo uwagi poświęcił również Pan minister sprawie surowcowej i emigracyjnej. Wyjaśniał poza tym P. min. J. Beck zarzuty, stawiane w sprawie Gdańska.

Hołd Paryża dla Marsz. Piłsudskiego. Paryż uczcił pamięć Marsz. Piłsudskiego, nazywając jego imieniem jedną ze swoich ulic. Posiedzenie Rady Miejskiej, na którym powzięta została ta uchwała, stało się niezwykle serdeczną manifestacją na rzecz Polski, przyjaźni polsko-francuskiej, gdyż, jak stwierdził wnioskodawca, radny Brandon, „Paryż, czcząc wielkiego syna Polski, oddaje tym samym hołd całej Polsce".

Sprawa Palestyny. W Palestynie odczuwa się w dalszym ciągu wielkie naprężenie stosunków. Zwłaszcza wśród Arabów panuje wielkie podniecenie tak, że między policją angielską a tłumem arabskim dochodzi do krwawych starć, które niejednokrotnie przybierają rozmiary formalnych utarczek. Rząd angielski, zaniepokojony tym stanem rzeczy, wysyła w najbliższym czasie do Palestyny drugą komisję królewską, która raz jeszcze ma zbadać na miejscu możliwości takiego uregulowania stosunków w tym kraju, aby zapewnić najlepsze warunki dla miejscowej ludności żydowskiej i arabskiej, a jednocześnie przywrócić spokój ogólny. Opinia publiczna w Polsce interesuje się żywo tą sprawą, choćby z tego względu, że, jak podkreślił to w swoim czasie min. Beck, sprawa Palestyny wiąże się z zagadnieniem emigracji z Polski Żydów, dlatego też w interesie Polski leży, aby przyszły ustrój Palestyny pozwalał na możliwie jak najszybszą i najliczniejszą kolonizację żydowską w tym kraju.

Walki na Dalekim Wschodzie przeciągają się, nie tracąc nic na sile. Japonia wykorzystuje całą swoją wyższość techniczną, zwłaszcza lotnictwo. W jednej naprz. bitwie między Hongkongiem a Kantonem wzięło udział 166 samolotów, które zrzuciły na miejscowości, położone między tymi miastami tysiące bomb. W rękach Japonii znajdują się już prawie wszystkie ważniejsze ośrodki gospodarcze. Wszystko to niepokoi mocarstwa zachodniej Europy i Stany Zjednoczone, zwłaszcza, że stanowisko Japonii względem nich niezawsze jest przyjazne i niejednokrotnie dochodzi do ostrych starć. Między innymi w połowie grudnia samolot japoński zatopił pod Nankinem kanonierkę amerykańską, przy czym zatonęło kilkanaście osób; innym znów razem japońska kanonierka rzeczna zaatakowała angielską łódź celną pod Hongkongiem, a żołnierze japońscy zerwali flagę brytyjską z jednego z handlowych domów w Szanghaju. Wprawdzie Japonia za każdym razem składa wyrazy głębokiego ubolewania, nawet gotowa płacić odszkodowania, ale nie uspakaja to całkowicie ani opinii amerykańskiej, ani angielskiej, które domagają się od swych rządów energiczniejszego wystąpienia przeciwko naruszaniu przez Japonię praw międzynarodowych.

W Hiszpanii. Uwaga nie tylko walczącej Hiszpanii, ale i całej Europy skupia się ostatnio na mieście Teruel, które nieomal od połowy grudnia jest widownią zaciekłych walk między wojskami rządowymi, pragnącymi zdobyć miasto, a armią powstańczą, broniącą się z jednej strony w murach miasta, z drugiej starającą się przyjść z odsieczą oblężonym. Zarówno radio rządowe, jak i gen. Franco kilkakrotnie już ogłaszał o zwycięstwie swych wojsk pod Teruelem, tym niemniej losy miasta są nadal niezdecydowane, a szala zwycięstwa przechyla się to na tę, to na inną stronę, pociągając równie liczne ofiary i u czerwonych i u białych.

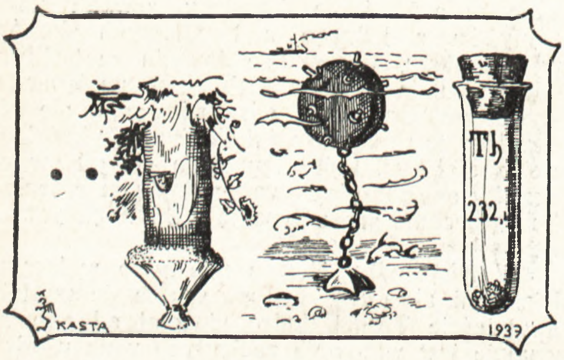
Przesilenie we Francji. Francja przechodzi nowe przesilenie. Fala strajków, która rozpoczęła się na wiosnę r. ub. w chwili największego natężenia prac przy Wystawie Paryskiej, po zamknięciu wystawy nabrała znowu na sile, obejmując wiele ważnych gałęzi życia gospodarczego. Dopiero dzięki energicznemu wystąpieniu rządu udało się załagodzić położenie. Aby zapobiec na przyszłość podobnemu niebezpieczeństwu strajkowemu, rząd francuski postanowił opracować w porozumieniu z pracodawcami i pracownikami t. zw. kodeks pracy, który ma ustalić nie tylko szczegółowe warunki pracy, ale również środki ewentualnej walki o ich polepszenie. Niestety prace nad tym ko-

deksem uległy pewnemu zahamowaniu wskutek przesilenia rządowego.

Antyżydowskie zarządzenia Rumunii. Po ostatnim przesileniu rządowym w Rumunii doszły tam do władzy czynniki nacjonalistyczne, które w polityce wewnętrznej wprowadziły szereg radykalnych zmian i reform, zwracających się przede wszystkim przeciwko Żydom. Ponieważ Żydzi stanowią w Rumunii, podobnie, jak w Polsce, znaczny odsetek, zarządzenia rządu rumuńskiego zaniepokoiły międzynarodowe czynniki żydowskie, które swoimi wpływami starają się zmusić Rumunię do cofnięcia zarządzeń.

Stany Zjednoczone muszą być silne — powiedział w swym noworocznym orędziu prezydent Roosevelt i w związku z tym dozbrojenie Stanów ma być przeprowadzane w przyśpieszonym tempie, a na cel ten przeznaczone są olbrzymie kredyty, m. i. mówi się, że na Marynarkę Wojenną ma pójść w roku budżetowym 1938-39 580 mil. dolarów, co nie obejmuje jeszcze sum na budowę nowych jednostek morskich, które przewidziane zostały w specjalnym programie rozbudowy floty wojennej. Niewątpliwie na tak wzmożone tempo zbrojeń wpłynęły w głównej mierze wypadki na Dalekim Wschodzie, gdzie wobec niedostatecznych sił na morzu Stany Zjednoczone nie mogły przeciwstawić się wzrastającej potędze Japonii, zagrażającej ich interesom na Oceanie Spokojnym.

ROZRYWKI UMYSŁOWE



Z podanego rebusu należy odczytać jeden wyraz o początkowej literze: I. **„Kasta“ (Dobre)**

Za rozwiązanie rebusu Redakcja „Polski na Morzu“ przeznacza 5 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań **(wyłącznie na kartkach pocztowych)** upływa **28 lutego 1938 r.** Rozwiązania należy nadsyłać do Redakcji „Polski na Morzu“ z dopiskiem **„ROZRYWKI UMYSŁOWE“.**

SPROSTOWANIE

W numerze styczniowym „Polski na Morzu“ omyłkowo podano: numer zadania „logo-zamienianki“ 12 zamiast 1 oraz datę 28.XII 1937, zamiast 28.I 1938 — co niniejszym prostujemy.

ODPOWIEDZI

Wszystkim, którzy nadesłali nam Świąteczne i **Noworoczne** życzenia — serdecznie dziękujemy.

Do dnia 18 stycznia 1938 roku zebrano na F.O.M. w gotówce i papierach wart. zł 6.291.728,08

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10; telefony: red. 5-22-04, admin. 6-99-66.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna. REDAKTOR: Stanisław Zadrożny

Druk Zakł. Graf. „Dom Prasy“ S. A., Warszawa, Marszałkowska 3